

Stichting
Natuur en Milieu
Postbus 1578
3500 BN Utrecht NL

info@natuurenmilieu.nl
www.natuurenmilieu.nl
T. +31 (0)30 233 1328
F. +31 (0)30 233 1311

Hamburgerstraat 28a
Bank 13.19.62.035
Giro 51880
KvK Utrecht 41192228



Aan de leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat
uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 26 november 2009
ons kenmerk HH/ju/091126.170
contactpersoon dhr. mr. H.D. Hofman
onderwerp Notaoverleg MIRT 2010 op 7 december 2009

Geachte dames en heren,

Op 7 december spreekt de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat over het MIRT-programmaboek 2010.
Stichting Natuur en Milieu wil graag uw aandacht vragen voor de volgende punten:

1. De kilometerprijs dient volwaardig onderdeel te zijn van de besluitvorming over infrastructuur; mobiliteitsladder uitgangspunt van NMCA;
2. Het opnemen van inpassingskosten in het projectbudget voor het behalen van bovenwettelijke normen zorgt voor snellere besluitvorming;
3. Het selectieproces van verkenningen in gebiedsagenda's dient transparant te zijn.

In het navolgende gaan wij op deze punten in.

Ad 1. Kilometerprijs volwaardig onderdeel van besluitvorming infrastructuur; mobiliteitsladder uitgangspunt NMCA

Op vrijdag 13 november jl. heeft de minister de Wet kilometerprijs gepubliceerd. De verwachting is dat door de invoering van de kilometerprijs de totale mobiliteit met 15% afneemt ten opzichte van de situatie waarin de kilometerprijs niet is ingevoerd. Door het basistarief en het spitstarief neemt het aantal voertuigverliesuren af met 58%. De kilometerprijs is daarmee een effectief en goedkoop instrument om files op netwerkniveau op te lossen: veel goedkoper dan de aanleg en uitbreiding van nieuwe wegen. Natuur en Milieu vindt dan ook dat de kilometerprijs als volwaardig criterium moet worden meegenomen in de besluitvorming rond infrastructuur: het is een onderdeel van de mobiliteitsladder die krachtens de moties Roefs en Cramer (31305, nr. 108), de motie Cramer cs (31700 A, nr. 105), de motie Roefs cs (31700 A, nr. 101) richtgevend is voor de gebiedsagenda's en verkenning uit de Tracéwet.

Dit betekent dat bij de besluitvorming over infrastructuur en de NMCA de volgende stappen moeten worden gezet:

Referentiescenario:

1. Analyse van de groei van het autoverkeer op het wegennet tot 2020 en 2028;
2. Inventarisatie van de effecten van de invoering van het basistarief Wet kilometerprijs op dit autoverkeer en op het wegennet tot 2020 en 2028;
3. Inventarisatie van de overblijvende knelpunten op het wegennet (i/c verhouding > 0,8);

Beleidsscenario's:

4. Analyse van de inzet van diverse scenario's¹ spitsheffing voor de knelpunten ten opzichte van de alternatieven uit de mobiliteitsladder (zoals benutten en bouwen); onderbouwing vindt plaats via een brede MKBA²;
5. Politieke besluitvorming over de inzet spitstarief, hoogte van spitstarief en uitvoering andere alternatieven.

Naast de doorwerking van de kilometerprijs op de weginfrastructuur dient in de NMCA ook de doorwerking van invoering van de kilometerprijs op het OV te worden meegenomen. De verwachting is dat dit leidt tot 6% groei van het OV, aldus de Memorie van Toelichting. Het NMCA dient aan te geven op welke trajecten deze groei vooral wordt verwacht en of dit leidt tot nieuwe knelpunten. Op basis daarvan moeten keuzes worden gemaakt voor nieuwe investeringen.

Wij vragen u dan ook er bij de minister op aan te dringen dat hij deze 5 stappen in de uitwerking van de NMCA, gebiedsagenda's en verkenning meeneemt en dit vastlegt in de geëigende stukken.

Ad 2. Het opnemen van inpassingskosten in het projectbudget voor het behalen van bovenwettelijke normen zorgt voor snellere besluitvorming

Minister Eurlings geeft in antwoord op de Tweede Kamer-vragen over het MIRT dat inpassingskosten die moeten worden gemaakt om te voldoen aan wettelijk normen, voor rekening van het rijk komen. Bovenwettelijke inpassingskosten komen niet ten laste van het projectbudget, maar ten laste van de decentrale overheden. De praktijk wijst uit dat de onderhandeling over de inpassingskosten veel tijd vraagt (bijvoorbeeld 'Dieren verdiept'). En dat inpassingsmaatregelen die de gezondheid en het milieu ten goede komen, niet worden getroffen, omdat de decentrale overheden daarvoor onvoldoende budget hebben. Natuur en Milieu is van mening dat voor de inpassingskosten ruimere budgetten in het projectbudget moeten worden opgenomen en dat ook boven-wettelijke normen voor rekening van het rijk moeten komen. Het gaat daarbij specifiek om de inpassingskosten waarvan uit een MKBA blijkt dat deze leiden tot een positief saldo, maar waarvan redelijkerwijs niet kan worden gevraagd dat deze kosten ten laste komen van decentrale overheden. Tot slot zijn wij van mening dat in het MIRT zichtbaar moet zijn dat er steeds meer geld nodig zal zijn voor inpassingsmaatregelen. Wij leven nu eenmaal in een dichtbevolkt land met volle wegen en met daardoor veel gezondheidsschade en hinder van verkeer en grote risico's voor aantasting van het schaarse groen.

Wij vragen u dan ook er bij de minister op aan te dringen dat de projectbudgetten voor infrastructuur worden verruimd met de inpassingskosten die redelijkerwijs niet voor rekening kunnen komen van decentrale overheden, maar die wel zorgen voor een positief MKBA-saldo.

Ad 3. Transparant selectieproces van verkenningen in gebiedsagenda's

Samen met de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen worden de gebiedsagenda's binnenkort gepubliceerd. Ze geven inzicht in met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau en zijn de basis voor de uitvoering van MIRT-verkenningen. Op basis van de gebiedsagenda's vindt een selectie plaats van prioritaire ruimtelijke opgaven en infrastructurele problemen. Deze gaan na bestuurlijke overeenstemming door naar de

¹ Een spitstarief van bijvoorbeeld € 0,05, € 0,10, € 0,15 en € 0,20 per kilometer.

² Een brede MKBA wil zeggen: er dient niet alleen gekeken te worden naar de mate waarin de oplossing bijdraagt aan de oplossing van het infrastructuurknelpunt, maar ook de kosten en baten op het gebied van ruimtegebruik, milieu en klimaat moeten worden meegenomen.

verkenningfase uit het MIRT. De keuzes en prioriteiten komen voort uit een bestuurlijk overleg waarbij geen inzicht is in de achterliggende motivatie (black-box). Tevens ontbreekt het aan inzicht in alternatieven en ontbreekt het aan maatschappelijk en publiek draagvlak. De Commissie Elverding heeft in haar adviezen aangegeven dat dit oorzaken zijn die leiden tot vertraging in de besluitvormingsprocedures. Bij de verkenning kan namelijk blijken dat de verkeerde keuzes zijn gemaakt die ook nog eens weinig draagvlak kennen. Een voorbeeld is de Ring-Utrecht waar bij het verschijnen van de startnotitie al direct grote weerstand optrad. De Tweede Kamer heeft de minister een aantal malen nieuwe suggesties gegeven voor onderzoek.

Natuur en Milieu stelt voor het proces van de selectie van de prioritaire ruimtelijke opgaven en infrastructurele problemen te stroomlijnen, zodat de besluitvorming sneller en beter verloopt. Dit betekent in onze ogen dat voor samenhangende problemen van ruimtelijke en infrastructurele aard op basis van de gebiedsagenda's, een structuurvisie, kentallen MKBA³ en een Plan-MER dienen te worden ontwikkeld. Deze geven inzicht in voor welke problemen of opgaven een verdere verkenning dient te worden uitgevoerd en wat de reikwijdte van deze verkenning is. Hierdoor wordt beter zicht gekregen op een integrale aanpak, wordt het proces van selectie transparanter en is het draagvlak voor de uiteindelijke keuze groter.

Natuur en Milieu stelt voor deze stappen procedureel vast te leggen in het MIRT-spelregelkader.

Wij vragen u dan ook er bij de minister op aan te dringen dat in het MIRT-spelregelkader een procedure voor de selectie van verkenning in de gebiedsagenda's worden opgenomen. Onderdeel van deze procedure moeten een structuurvisie, kentallen MKBA en een Plan-MER zijn.

Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu



Mirjam de Rijk
algemeen directeur

cc
De Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings
De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw dr. J.M. Cramer
De Minister van Financiën, de heer drs. W.J. Bos
De leden van de vaste Commissie voor VROM uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal

³ Voor deze kentallen MKBA dient een systematiek ontwikkeld te worden, waarin duurzaamheid standaard meegenomen wordt.